

第14回いわき都市圏総合都市交通推進協議会

1 日時 令和6年10月24日(木) 15時00分～16時00分

2 場所 いわき市文化センター 1階 大講義室

3 参加者

No	区分	所属	委員氏名	出欠	備考
1	学識経験者	独立行政法人国立高等専門学校機構 福島工業高等専門学校 都市システム工学科 教授	齊藤 充弘	出席	
2	一般旅客自動車 運送事業者等	公益社団法人 福島県バス協会 専務理事	穴戸 紳一郎	出席	
3		一般社団法人 福島県タクシー協会 いわき支部 支部長	吉田 憲一	欠席	
4	貨物自動車運送事業者 が組織する団体	公益社団法人 福島県トラック協会 いわき支部 支部長	松尾 活秀	代理出席	
5	一般乗合旅客自動車 運送事業者	新常磐交通株式会社 常務取締役	門馬 誠	出席	
6	高速道路管理者	東日本高速道路株式会社東北支社 いわき管理事務所 副所長	加藤 文啓	出席	
7	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社水戸支社 企画室長	石川 健一	出席	
8	商工業	いわき商工会議所 議員	山崎 建見	出席	
9	公共交通機関 利用者代表	いわき市行政嘱託員連合協議会 副会長	鷲 一雄	出席	
10		福島県高等学校PTA連合会いわき地区 副会長	大槻 実	出席	
11		いわき市社会福祉協議会 副会長	越智 春子	出席	
12	一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転者が組織 する団体	常磐交通労働組合 執行委員長(バス運転手代表)	中丸 一三	出席	
13	国	国土交通省東北地方整備局 磐城国道事務所 副所長	田中 隆紹	出席	
14		国土交通省東北地方整備局 小名浜港湾事務所 副所長	浅野 宣幸	出席	
15		国土交通省東北運輸局福島運輸支局 首席運輸企画専門官	黒田 雅樹	欠席	
16	県	福島県いわき地方振興局 次長兼企画商工部長	角田 和行	代理出席	
17		福島県いわき建設事務所 主幹兼企画管理部長	佐藤 勇雄	出席	
18		福島県小名浜港湾建設事務所 次長	鈴木 好美	出席	
19	公安委員会	福島県いわき中央警察署 交通第一課長	伊藤 太幸	出席	
20		福島県いわき東警察署 交通課長	米山 大吾	出席	
21		福島県いわき南警察署 交通課長	有松 直樹	出席	
22	市	いわき市総合政策部 部長	津田 一浩	欠席	
23		いわき市観光文化スポーツ部 部長	赤津 俊一	出席	
24		いわき市土木部 部長	市毛 芳幸	出席	
25		いわき市都市建設部 部長	紺野 克彦	出席	
アドバイザー					
1	学識経験者	独立行政法人国立高等専門学校機構 福島工業高等専門学校 ビジネスコミュニケーション学科 教授	芥川 一則	出席	
2	学識経験者	福島大学 経済経営学類 教授	吉田 樹	web出席	

4 配布資料

次第

席次

出席者名簿

資料 1 : 会議資料

5 概要

(1) 開会

(2) 委員紹介

(3) 会長及び副会長選任

(4) 報告事項

① 令和 6 年 11 月 1 日付 路線バスのダイヤ改正について

② 地域公共交通利便増進実施計画に係る実証事業について

③ 定額タクシー実証事業について

④ 公共交通に関するその他報告事項

⑤ 第二次いわき都市計画道路網再編計画の進捗状況について

(5) その他

(6) 閉会

6 議事内容 (○：委員 ●：アドバイザー ⇒：事務局)

(4)報告事項 ①令和6年11月1日付 路線バスのダイヤ改正について

②地域公共交通利便増進実施計画に係る実証事業について

○：委員

- ・4月1日のダイヤ改正により、運転手不足等により大幅な路線の廃止、減少を行った。
- ・特に土日祝の路線が、市民の皆様にご与える影響が大きかった。
- ・労働条件の改善や、市の二種免許補助により、運転手不足に改善が見えてきた。
- ・今後も運転手確保を行い、生活交通路線の改善に取り組んで行く。

●：アドバイザー

- ・全国でもバス路線の廃止・休止・減便が相次いでいるが、いわき市のように廃止となってから比較的早い時期に復便させることは、例として少ない。
- ・特に市の計画で重きを置いていた路線・区間を中心に復便いただいたことは、とてもありがたいことでありよくやっただいています。
- ・市民の皆様については、復便した路線を利用させていただきたい。
- ・利便増進実施計画については、計画が認定されると毎年実施状況を協議会にて報告や確認が必要となるため、事務局には準備をお願いしたい。
- ・特に計画の実施前後の比較が重要となる。

(4)報告事項 ③定額タクシー実証事業について

●：アドバイザー

- ・令和5年度の定額タクシー実証事業の課題について、利用頻度が高い方・低い方と二極化するものは、全国的に共通した傾向となっており特定の利用者に補助が集中することは当然の帰結である。
- ・利用回数を制限するのではなく、メーター運賃額で補助額を変えるという手法は、今の段階では合理的だと思う。
- ・ただし、3,000円を超えると個人負担が上がるとなると、メーター運賃が3,000円を下回るギリギリのところ降車して、そこから先は歩いていくということが出てくるのが予想される。
- ・そうすると例えば、目的地が2,980円と3,080円のような微妙な運賃にある場合、基準を変えてくれないかといった話が出てくると思う。
- ・メーター運賃額の基準を3,000円としたことは、現在の利用金額等からある程度予見して設定しているということでのよいのか。

⇒：事務局

- ・前回実証の平均利用額が2,560円だった。
- ・その中で、8割の利用者の平均利用額は2,122円であり、自己負担額1,000円を引くと、一回当たりの補助額は1,122円となることから、利用額のほしい半分を負担していただいている。
- ・一方、残り2割の利用者は、平均利用額が3,160円であり、8割の方と比較すると利用額に1,000円位の開きがあった。

- ・そのため、8割の方と同じく利用額の半分程度を自己負担していただこうと考え、3,160円の半分として、1,500円と設定した。

●：アドバイザー

- ・料金設定の根拠について理解した。
- ・なお、利用回数の上限をつけるということは、ある程度年間の最大利用金額が見えてくると思うので、やり方としては異なるかもしれないが、1,000円、500円と書かれた助成券を上限金額分配布するといった方法もある。
- ・そういった方法等、全国多岐にわたって行われているため、事例を探し、利用者の分かりやすさや、事業者の手間のかからなさなどに折り合いをつけていくことが良いと思う。

(4)報告事項 ④公共交通に関するその他報告事項

●：アドバイザー

- ・先月、小名浜・常磐でワークショップを開催した。
- ・ワークショップでは、幼稚園や病院の送迎車両といった既存の車両を使えるのでないかといった意見や子どもの送迎で駅が渋滞しているが、なんとか送迎しなければいけないといった使命に駆られているといった話があり、高齢者だけではなく子育てに注目した話も出てきた。
- ・今後は、今あるリソース等を上手く活用しながら何ができるかということアンケート調査を行い、検討内容を当協議会にて提案したい。

(4)報告事項 ⑤第二次いわき都市計画道路網再編計画の進捗状況について

- ・意見無し

(5)その他

- ・質疑なし

以上